



# Serijski od glave do peta

Andrej Sedej

**Cena: 10382 DM** Skupne dinarske dajatve: 54052,27 din  
**Zavarovanje: Obvezno: 482 din** Kasko brez franšize: 4650 din  
 (številka je približna, ker zavarovalnica tega avta še ni kategorizirala)  
**Cestnina: 380 din** Zastopnik: Interkomerc Beograd

Vsaka avtomobilska tovarna ima med velikimi ali manjšimi številom svojih modelov avto, ki predstavljajo in zaradi nje ali več izjemnih odlik tudi reklama proizvajalca. Pa najsi bo zato najdražji, največji, najhitrejši ali najsodobnejši.

Evropski Ford je tak „naj“ predstavil lansko jeseni na svetnem številom svojih modelov avto, ki predstavljajo in zaradi nje ali več izjemnih odlik tudi reklama proizvajalca. Pa najsi bo zato najdražji, največji, najhitrejši ali najsodobnejši.

Ta najdražji reprezentativni Fordov avto iz Kolna nosi na zadku napis 26 M; ni pa kaj dosti „nov“. Po vzorcu drugih evropskih velikih proizvajalcev so novi modeli razvili iz že znanih Fordovih avtov. Za osnovno so konstruktorski vzeli karoserijo 17 M/20 M, ki so jo, kjer je bilo le mogoče, oziljali s kromom in okraski. Prav tako kot so poboljšali, obogatili skoraj vse pri tem avtu, so stariji to tudi z motorjem. Več kubikov so dobili iz 2,3-litrskega motorja s tem, da so mu povečali gib. Pri vseh izboljšavah so imeli prav pri motorju najbolj srečno roko. Poleg izredno bogate in skoraj popolne opreme, edino motor zasluži čisto desetko. Predvsem so pa konstruktorski in seveda tisti, ki imajo na skrbi prodajo in s tem finančni uspeh, igrali na to, da za avto evroatletično nobene reči ni treba dokupiti. Vse, kar morajo običajno petičnejši in zahtevnejši kupci za ostale avtomobile v tem razredu dokupiti, je pri fordu 26 M vdolano že serijsko.

Začimo kar pri radiksem sprememniku, ki ima dva zvočnik K je tam pritrjeno še pomilčno kovinsko streho (streho, prevlečeno z umetnim usnjem), servo volan, ogrevano zadnjo lipo, obarvana vsa stekla. Serijsko je opremljen tudi z avtomatskim menjalnikom in morate nasprotno, kot je to v navadi pri drugih avtomobilih običajni menjalnik posebej naročiti. Razpisnost pri opremljanju, ki naj bi služilo privenstveno udobju, ne odtehta povsem zagotovo varčevanja pri zasnovi podvozja. Ohranili so največ

nejšo Fordovo varianto: togo zadnjo premo, ki je vzmetena s listnatimi vzmetmi.

## Odlčno srce

Motor je pri tem avtu zagotovo tisto, kar je res nekaj vredno. Močan je in tih. Razvili so ga iz 2,3-litrskega motorja. Podeljali so mu gib za 6,6 mm in tako povečali prostornino na 2520 kubikov. Šest valjev je razporejenih v „V“ pod kotom 60°. Čeprav ima motor 125 konj, nima prav nič športnih lastnosti. Največjo moč doseže že pri 5300 vrtljajih. Čeprav so gib podaljali, je to še vedno motor s kratkim gibom in mu dolgotrajno vrtenje v zgornjem območju ne more do živega. Edini občutek — in še to zelo malenkosten — zasluži dvojni upljinjač, ki je nameščen v sredini med valji in pri hitrem dodajanju plina včasih ne more zadostno in enakomerno napolniti vseh šest valjev. Motor je po vseh lastnostih in podatkih tudi izredno prožen. Sami tega nismo mogli preskusiti, ker ima ford 26 M avtomatski menjalnik. Tudi pri višjih obratih motorja skoraj ni slišati. S tem počasi vrtečim, močnim motorjem, se je zelo dobro ujel samodajni menjalnik. V Fordove avtomobile so ga že prej vgrajevali. Skonstruirali so ga v amerškem Fordu. V „17“ in „20 M“ se ni najbolje obnesel. Pri tem avtu pa rezervna moč motorja popravi vse pomanjkljivosti avtomatika. Sestavljen je iz menjalnika navorna in tri-stopenjskega planetnega menjalnika. Ročica za izbiranje položaja v obliki črke T je med sedesema. Postavite jo lahko v šest položajev. Ko parkirate avto, je ročica v položaju, ki je označen s črko P. Menjalnik in z njim pogonska kolesa so v tem položaju blokirana. Zelen svetlobni znak pod črkami označuje položaj ročice. Avto lahko

vžgete v položaju P in N (menjalnik v prostem teku). Za vožnjo nazaj porinete ročico v položaj R. Za normalno vožnjo pa je ročica na D. Številka ona pomeni prvo prestavo in ko je ročica v tem položaju, je vključena samo ta prestava in čeprav dodate plin, ne preskoči v višjo. Enako je, ko je ročica na števili 2. Menjalnik je v drugi prestavi in ne prestavi ne naprej in ne nazaj. Ti dve prestavi uporabljamo samo pri vožnji po strmih, gorskih cestah. Ne le navkreber ampak tudi navzdol! Motor v tem položaju menjalnika nekoliko bolj zavira in zavore ne trpijo toliko.

Na ročici je zapiralni gumb, ki ga ni treba pritaniti le, kadar pretaknete ročico iz N do D. Če speljete z mesta tako, da začnete z „1“ vam pri prestavljanju naprej v položaj 2 in potem v D, tudi ni treba stisniti tega gumba. Pri speljavanju in vožnji v položaju D, vam prestavlja naprej in nazaj avtomatika. Prestavljanje nazaj s kickdownom zamuja. Pa še zelo močno morate potisniti pedal do dna, da se stikalo pod njim sploh vklopi. Avtomatski menjalnik opravlja svoje delo zelo neopazno. Trzajije pri prestavljanju komaj zaznate. Pri merjenju pospevkov smo ugotovili, da zares potegne avto fele potjev, ko ima motorje že okoli 2500 vrtljajev na minuto.

V položaju D prestavi menjalnik iz prve v drugo prestavo pri 66 km na uro, iz druge v tretjo pri 110 km na uro. Pospeški in vse druge zmogljivosti so odlične, čeprav ima 26 M avtomatiko. Za pospešek od 0 do 100 km na uro smo zmernili 12,9 sek, kar je nekoliko slabše kot v reklami zagotavlja tovarna (12,4 sek). Slabih 19 sekund pa potrebuje, da doseže 120 km na uro. To so za avto s tako „mirnim“ motorjem in avtomatiko brez drzma odlični časi.



Foto: MARJAN ZAPLATIL

Še boljše so ti rezultati pri modelu, ki je opremljen s klasičnim, štiri-stopenjskim menjalnikom.

## Blišč in sijaj

Ta posrečena kombinacija motorja in menjalnika je vgrajena v klasični škatlasti karoseriji, ki ji je nekaj let nazaj spreminjajo samo detajle.

Razlikuje se od svojih šibkejših sorodnikov po tem, da je nekaj težja zaradi kroma in okraskov.

Streho so prevlekli z motno črnim umetnim usnjem. Pokrov na kolesih so nabelečili in posveto nove oblike. Tudi pri opremljanju notranjosti niso varčevali.

Iz udobnih, kar premehkkih sedežev manjši vozniki ne vidijo instrumentov na armaturni plošči. Pogled na tri, sicer preglede, okrogle mešike, zakrivajo prečke volana, ki so zelo debelo obložene z umetnim usnjem. Cela trikraka, tapcirana zvezda je stikalo za troljbo. Obroč volana je lesen. Tudi na armaturni plošči in na stenskih vratih so posvoji iz imitacije lesa, ki še bolj poudarjajo bogstvo opreme. Stikala so nameščena tako, da jih ni moč zamenjati. Ob volanu je ročica, ki je stikalo za utripalce, svetlobni signal, in za dogle ter zasenčene luči. Za odlaganje razne drobnarije in dokumentov je dovolj prostora. Dva predla sta v predalu med sedežema. Dovolj velik in pametno oblikovan je predal za ročavice, ki ga lahko tudi zaklenete. Praktična sta žepa na stenskih, ob nogah.

Norostjo osvetljujeta ena lučka spredaj in ena zadaj. Miniatura sta pepelnika na ročajih zadnjih vrat. Niso pozabili na spreminjanje nagiba naslonjala prednjih sedežev, ki se lahko spreminjajo tudi v ležalnike.

Gretje in zračenje nimata črnih pik. Ventilator bi bil lahko nekoliko tišji. Isto velja tudi za motorček brisalnikov. Menim, da nas to rahlo šumenje moti zato, ker v avtu ne slišimo nobenega drugega šuma. Motor teče tako tiho, kot da ni. Izdelava je tako skrbna, da ni nikjer nobenih črčikov. K ogrevanju lahko prijetjeje še električno ogrevano zadnjo šipo. K zračenju pa prav tako serijako kovinsko streho, trikotna okenca na prednjih vratih, šobe na vsaki strani armature in svedra škrge v zadnjem delu avtomobila, skozi katere izhaja odvečni zrak.

Veikanska in naličkana karoserija ne bo znotraj ni tako zelo prostorna. Voznik in potnik ob njem se sicer ne moreta pritoževati: slabše se godi potnikom zadaj. Začne se že pri vstopu in potem izstopu. Vrata se premalo odprejo in široka klop sega predaleč naprej. Prednji sedež je tako nizko od tal, da zadnji potnik lahko spravi podeni samo konice čevljev. Prtljažnik ni majhen. Uporabnost mu zmanjša nerodno postavljen rezervno kolo. Pokrov prtljažnika lahko odprete samo s ključem, kar za vsakdanjo uporabo ni najbolj primerno. Z istim ključem odpreta tudi pokrov, ki zadržuje zamašek posode za gorivo.

## Skopuški pri podvozju

Najbolj trmasto se pri Fordu držijo stare zasnovane podvozja. Tudi pri 26 M niso nič spreminjali in je podvozje v bistvu isto kot pri manjših Fordih.

Prednja kolesa so izključno dvojnih nogah, vodena so še s prečnimi vodili in stabilizatorjem. Zadnja pa je togla prema obsevana na vzdolžno vodilo in vzmetena z listnatimi vzmetmi.

Na lapih ceste je mehko vzmetenje odlično. Vožnja s Fordom 26 M je tedaj užitek. To vzmetenje pa razočara, ko vozite po luknjasti cesti. Kolesa

se ne drže več ceste; nihanje in uctarjanje vzmeti ni nič neobičajnega. Če pa so slabi cesti močno zapodite, se vam zdi, da vsako kolo leti po svoji in da so učasi tudi po vsa štiri kolesa v zraku.

Servo volen poskrbi, da vodite 1200 kg težko ladjo zelo lahkonost. Volan je precej neposreden, ni pa najbolj nastaneč. Pri hitrostih približno 120 km na uro se to najbolj opazi. Občutek imate, da zgubite težjo s costičem in pri vožnji naravnost morate avto loviti s kratkimi premiki volana. Pri večjih hitrostih se to popravi, kar je najbrž zaslug širokih, posatih gum.

Pri ostrji vožnji po ovinkih morate odzvezati volan. S tem ga izredno hitro spravite v prvotni položaj. Ko vam začne odsluati zadek, je dovolj, da samo popustite volan in izpusti ovinek. Če pa vam ga že močno odnese, na hitro odzvezate volan. Največkrat to že zadostuje in vam ni treba vedno takoj nato dodajati volana.

Za svojo velikost ima tako majhen radni kros, da je vožnja po mestu in parkiranje pravi užitek, ki ga pokvari nepregledni zadnji del. Zavore so kot jih ima 20 M RS. Prav tako ima spredaj poveljne kolute, zadaj so dobri. Kljub ojačevalniku zavorne moči, morate nekoliko potegniti na pedal, da je zaviranje zadovoljivo.

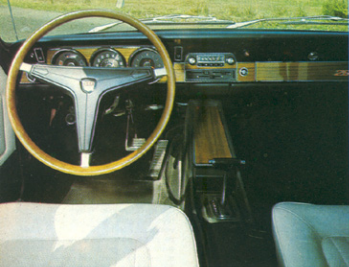
Pri vožnji nazvalo zaradi avtomatike motor ne zavira dovolj in se zavore precej ogrejejo. Efekt zavora se zmanjša. V naši stroki pravimo temu fading. Ročica zavora tudi ne razsluži povsem. Namesti so so na precej nerodno mesto (desno pod volanom). Če ste pripriseni za varnostnim pasom, je ne dosežete.

## Udobje je nalezljivo

Tistim voznikom, ki so jim pri Fordu ta avto namenili, so skoraj v vsem ugodili. Avto je za dolgotrajno vožnje po avtocestah dovolj močan in dovolj hiter, da je v povprečju kar hiter potovalen avto. Gost promet in velike razdalje voznika utrujajo, čemur se je težko ogniti. Fordovi inženirji so vedeli, da se avto tako opremijo in zasnovajo, da je poleg teh osnovnih težav v sodobnem prometu, čim manj pomanjkljivosti, ki utrujajo voznika. Popolna oprema je že eden od takih posegov. Zelo veliko pomeni pri tem avtomatski menjalnik. To sem okusil na strani kralja. V restavriji imamo nekak odpor do avtomatika, češ da je pri vožnji preveč pasiven in se tvoji vozniki odlike ne morejo pokazati v pravi luči. Ko sem prevozil s tem avtom nekaj tisoč kilometrov, sem avtomatski menjalnik razrešil za svoje. Udobje je očito nalezljivo, kajti ko sedaj sedem v avto z običajnim menjalnikom, mi je sklopka kar nekak odveč. Čeprav sem bil prepričan, da vozniki, ki že danj časa vozijo, ravno s sklopko in skoraj na dvojni jakoski. Čeprav je cena zelo visoka, za to denar ne dobite tako popolno opremljenega avta tega razreda, kot je Ford 26 M. Če hočete katerikoli drug avto tega ranga dodatno tako opremiti, bo končna cena precej višja, kot je cena za Ford 26 M.

# FORD 26 M





## NAŠE MERITVE

**Najvišja hitrost:** 176 km na uro (zalet 3 kilometre)

### Pospeski

**400 m brez zaleta:** 18,3 sekunde (hitrost zadnjih 5 metrov 146 km/h)

**1000 m brez zaleta:** 33,7 sekunde (hitrost zadnjih 5 metrov 170 km/h)

0—80 km na uro: 9,1 sekund

0—100 km na uro: 12,9 sekund

0—120 km na uro: 18,9 sekund

0—140 km na uro: 27,6 sekund

0—160 km na uro: 40,6 sekund

**Prožnost** (Kilometer brez zaleta z začetno hitrostjo 40 km na uro v IV. prestavi) 34,5 sekunde — hitrost zadnjih pet metrov 172 km na uro.

### Poraba goriva:

Na potovanju: najmanj 10,9 litra goriva super na 100 km (nikdar hitreje kot 100 km na uro), največ 15,2 litra na 100 km (ostra vožnja po cestah 1. in 2. reda). Na avtocesti (domači) 11,0 litrov na 100 km (povprečno 100 km na uro), oziroma 14 litrov na 100 km (povprečno 125 km na uro).

Na jadranski magistrali od Zadra do Reke 13,8 litrov na 100 km.

Po mestu najmanj 12 litrov, največ 15,4 litra na 100 km.

Povprečna poraba na testnih vožnjah 13,7 litra na 100 km

Poraba olja: minimalna

### Natančnost merilnika hitrosti:

Kazalec na 40, resnična hitrost 37 km/h  
kazalec na 60, resnična hitrost 53 km/h  
kazalec na 80, resnična hitrost 72 km/h  
kazalec na 100, resnična hitrost 91 km/h  
kazalec na 120, resnična hitrost 111 km/h  
kazalec na 140, resnična hitrost 129 km/h  
kazalec na 160, resnična hitrost 147 km/h  
kazalec na 180, resnična hitrost 167 km/h  
kazalec na 200, resnična hitrost 176 km/h

## TEHNIČNI PODATKI

### Motor srednj poganja zadnja kolesa

#### Motor

Valji	— 6, v 60°, blok in glava iz lahke litine
Glavni težaji	4
Hlačenje	— vodno, črpalika, termostat, ventilator
Vrtna Glb	— 90 mm
Gilja	— 66,8 mm
Gilja prostotina	— 2520 kubikov
Omčica gred	— v sredini (robniki)
Kompresija	— 9:8:1, gorivo super
Uplinjaj	— dvojni podtopni, solex 35 DDIST z startno avtomatiko
Črpalika za gorivo	— mehanična
Oljni filter	— v glavnem toku
Največja moč	— 125 KM pri 5300 vrtljajih v minuti po DIN oziroma 142 KM pri 5500 po SAE
Specifična moč	— 49,6 KM/liter
Največji navor	— 20,5 kpm pri 3000 vrtljajih v minuti po DIN oziroma 22,5 kilopondmetrov pri 3100 po SAE

#### Prenos moči

Sklopka	— hidravlična, samodejna
Menjalnik	— samodejni, pianetni, z mehničnim navorom
Prestavna razmerja	— prva 2,46:1 — druga 1,46:1 — tretja 1,00:1 — zvrstna 2,20:1
Diferencial	— 3,46:1

#### Voz

Oslika	— limuzina 4 vrata, 5 oseb
Karoserija	— samonosa

#### Obese in vzmetenje

Prednja prema	— posamične obese, prečni stabilizator, vijalne vzmeti, dvojni teleskopski blažilniki
Zadnja prema	— vzdolžno vodena togra prema, listnate vzmeti, dvojni teleskopski blažilniki

#### Volan

Konstrukcija	— servo, vijadni prenos s krogljancem, prestava 14,4:1
Rajdni krog	— 10,8 metrov
Obrazi volana	— 3,2

#### Zavore

Konstrukcija	— dvovrokno servo zavore, srednji kolonci, zadaj bobnaste obojevalce moči
Ročne zavore	— mehanična, na zadnja kolesa

#### Kolesa

Platišča	— jeklena, prešana 5J x 14
Gume	— pasaste 175 SR 14

#### Oprema

Akumulatör	— 12 voltov, 60 Ah
Alternator	— 14 voltov, 35 amperov
Zarometi	— 4 in 2 halogenska
Zadnje luči	— 2, oblačne
Luči za zvrstno vožnjo	— 2
Varovalke	— 7 (pod pokrovom motorja)
Brišalniki	— 2 hitrast (43 in 76 zamahov v minuti)
Brižgalika	— mehanična, tudi naprava brišil-peri
Kurjava	— radiator, breztopenjski ventilator, ogrevana zadnja šipa
Zračenje	— trikolna okence, pomična streha, ventilator
Notranjost	— sedeži in tapete iz umetnega usnja, preproge iz blega
Dvigalo	— z vijakom
Vetna šipa	— prednapeta
Zaščitna povezoja	— bitumensko masa

#### Mere in teže

Dolžina	— 4721 mm
Širina	— 1756 mm
Višina	— 1476 mm
Mehanična razdalja	— 2206 mm
Kolotak	— sprejdi 1415, zadaj 1418 milimetrov
Najmanjša razdalja od cestniča	— 180 mm
Prazno vozilo	— 1220 kg (pripravljeno za vožnjo)
Dovoljena skupna teža	— 1600 kg
Dovoljena obtežba osi	— sprejdi 800 kg, zadaj 865 kg

#### Vzdrževanje

Posoda za gorivo	— 55 litrov
Hladilnik	— 7,6 litrov
Karter	— 4,0 litra (brez filtra), menjerva na 10 000 kilometrov
Oljni filter	— 0,5 litra
Menjalnik	— avtomatska, z oljnim hladilnikom, 2,0 litra
Diferencial	— nima
Mazalke	— sprejdi 1,9, zadaj 2,5 (pri polni obremenitvi)
Pritisk v gumah	

#### Zmogljivost

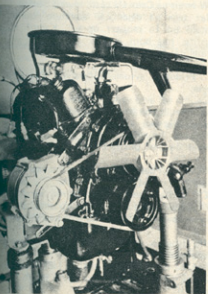
Hitrost v največji prestavi pri 1000 vrtljajih v minuti	— 33,5 km/h
Srednja hitrost bata pri maksimalni moči	— 11,7 m/sek
Moč na tono praznega avta + voznik (75 kg)	— 96,9 KM (DIN)
Moč na tono polno natorjenega avta	— 78,8 KM (DIN)



Notranje širine v centimetrih: pri komolih spredaj 143, zadaj 144, prednji sedež 57, zadnja klopi 144. Notranja dolžina od armature plošče do naslonjala zadnje klopi 177. Pomik prednjih sedežev 13. Odprtina vrat (višina/širina) spredaj 96/88, zadaj 94/73. Širina prtljažnika 114 (spredaj med kolesi), 71 v sredini, 168 zadaj. Višina prtljažnika spredaj 49, zadaj 34. Širina odprtine motornega prostora 110.



Motor ford 26 M so razvili iz 2,3 litrskega šestvaljnega motorja. Celih 125 KM zmore ta 2520 kubični motor. Pri 3000 vrtljajih v minuti doseže največji navor 20,5 kpm.



Primerjajte	ford 26 M	audi 100 LS	BMW 2000	mercedes 200	opel commodore
Delovna prostornina	2520	1770	1990	1988	2450
Moč KM (DIN) pri vrt/min	125/5300	100/5500	100/5500	95/5000	120/5500
Cena (devize + dinarji)	10 382,00 DM 49 903,85 din	7 750,00 DM 29 519,35 din	9 552,78 DM 45 992,20 din	10 635,00 DM 52 077,40 din	8 284,13 DM 33 962,00 din
Največja hitrost km/h	178,0	171,5	174,0	165,0	180,0
Pospeški (sek)					
0—80	9,1	8,5	8,1	9,7	7,8
0—100	12,9	12,7	12,2	15,5	11,6
0—120	18,9	18,3	17,6	22,9	15,9
0—140	27,6	26,4	26,2	36,5	24,0

## REZULTATI

- Videz 9** Klasična, škatlasta oblika karoserije je polepšana s kromiranimi okraski, ki jih ni malo. Z usnjem prevlečena streha mu daje svojstven videz. Impozantna je maska z dvojnimi halogenskimi žarometi.
- Prostornost 9** Zelo udoben avto za štiri osebe, za pet samo še zadovoljiv. Predvsem potniki zadaj nimajo občutka, da so v prostorem avtu. Vrata se premočno odpirajo. Prtljažnik je dovolj velik, nerodno postavljena rezervna guma mu zmanjša uporabnost.
- Upravljanje 9** Lahkoten servo volan je na pravem mestu. Avtomatski menjalnik zelo olajša upravljanje. Stikala so razporejena tako, da jih ne morete zamešati. Če ste pripasani, ne dosežete ročne zavore.
- Vidljivost 9** Odlične halogenske luči. Preglednost naprej in na obe strani je nemotena. Pri vožnji nazaj pa konec zadnjega dela samo slutite. Obarvana stekla ponoči ublažijo dolge luči nasproti vozečih.
- Največja hitrost 8** Za te kubične in konje zadovoljiva najvišja hitrost, ki ne more biti potovalna. Pa ne zaradi motorja, ki bi to brez posledic prenesel. Karoserija pri hitrosti nad 140 km na uro ni več udobna. Zelo močno šumi veter.
- Pospeški 9** Z avtomatskim menjalnikom opremljen avto ima kljub temu dovolj dobre pospeške. Moč motorja pride do veljave pri klasičnem menjalniku; taka izvedba ima odlične pospeške.
- Poraba goriva 8** Velik avto, velika poraba, ki je še nekoliko večja zaradi avtomatskega menjalnika. Pri varčni in zmerni vožnji poraba niti ne preseže tako močno 10 litrov. Poraba olja je minimalna.
- Legla na cesti 8** Neproblematična vožnja po ovinkasti cesti. Z odvzemanjem volana ga zanesljivo ujaneta. Zatrdi mehkih vzmeti se močno nagiba v ovinkih. Na slabi cesti zgubi stik s cestniščem. Zadovoljivo drži smer.
- Udobje 9** V notranjosti skoraj ne slišite delovanja motorja. Tudi nobenih drugih šumov ni zaradi solidne izdelave. Sedeži in vzmetenje — nekoliko premehek! Pri večji hitrosti šumi karoserija.
- Motor 10** Elastičen motor brez vibracij in zelo tih. Navor je visok že pri nizkih vrtljajih, krivulja navora dolgo ne pade. Tudi pri visokih vrtljajih ne razsaja.
- Zavore 8** Kljub ojačevalcu zavorne moči, morate močno pritisniti na pedal. Segretim močno pade učinkovitost. So dvokračne, spredaj kolotne.
- Oprema 10** Skoraj popolna serijska oprema od pomične kovinske strehe, radia, varnostnih pasov, avtomatskega menjalnika do halogenih žarometov, lepljene prednje šipe in ogrevanega zadnjega stekla. Še dosti ostalega pa odlično grelje, zračenje.